

Vehicle auxiliary equipment activatable with a remote control**Patent number:** DE19548548**Publication date:** 1997-06-26**Inventor:** HARINGS ROLAND (DE); LANDGRAF HANS-PETER (DE); LEUCHT RAINER (DE); STOTZ MANFRED (DE)**Applicant:** WEBASTO THERMOSYSTEME GMBH (DE); DAIMLER BENZ AG (DE)**Classification:****- international:** H04Q9/00; B60R16/02; H02J13/00; B60H1/22; G04G15/00**- european:** B60H1/00Y**Application number:** DE19951048548 19951223**Priority number(s):** DE19951048548 19951223**Also published as:**

EP0780252 (A2)

EP0780252 (A3)

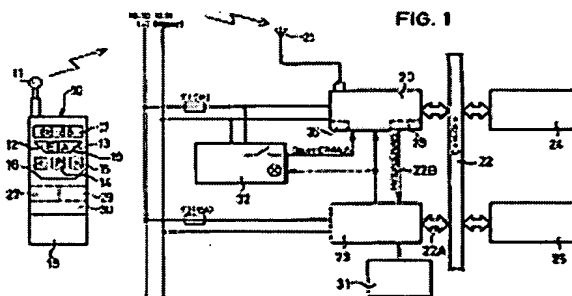
EP0780252 (B1)

[Report a data error here](#)

Abstract not available for DE19548548

Abstract of correspondent: **EP0780252**

The remote controller is for activating an auxiliary heater (31) which has a remote-control receiver (20) within the vehicle, for receiving a signal from the portable remote-control transmitter (10). The signal is then fed to the control device (23) for activating the auxiliary heater via a signal line (22). The remote-control transmitter has input keys (19) for programming a timer device with at least a start time for operation of the auxiliary heater. The start time is held in a memory (27), and compared with the actual time by the onboard control device, for provision of the activation signal for the heater.

Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide

19 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

Offenlegungsschrift
DE 195 48 548 A 1

21 Aktenzeichen: 195 48 548.3
22 Anmeldetag: 23. 12. 95
43 Offenlegungstag: 26. 6. 97

51 Int. Cl. 8:
H 04 Q 9/00
B 60 R 16/02
H 02 J 13/00
B 60 H 1/22
// G 04 G 15/00

DE 195 48 548 A 1

71 Anmelder:

Webasto Thermosysteme GmbH, 82131 Stockdorf,
DE; Mercedes-Benz Aktiengesellschaft, 70327
Stuttgart, DE

74 Vertreter:

Wiese, G., Dipl.-Ing. (FH), Pat.-Anw., 82131
Stockdorf

72 Erfinder:

Harings, Roland, 82110 Germering, DE; Landgraf,
Hans-Peter, 82131 Gauting, DE; Leucht, Rainer, 73666
Baltmannsweiler, DE; Stotz, Manfred, 73773
Aichwald, DE

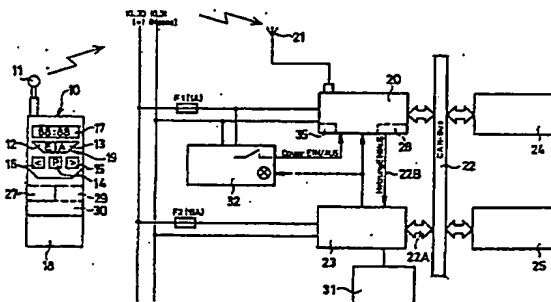
56 Entgegenhaltungen:

DE 43 15 379 C1
US 48 43 384

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

54 Mittels einer Fernwirkanlage aktivierbare Zusatzeinrichtung eines Fahrzeugs

57 Die Erfindung betrifft eine mittels einer Fernwirkanlage aktivierbare Zusatzeinrichtung eines Fahrzeugs, insbesondere ein Zusatzheizgerät (31), mit einem im Fahrzeug installierten Empfänger (20), der mit einem mobilen Sender (10) in eine signalübertragende Verbindung bringbar ist und der mittels einer Signalleitung (22) mit einem Steuergerät (23) der Zusatzeinrichtung in Verbindung steht. Entgegen einer herkömmlichen Ausgestaltung, bei der als zusätzliche zeitprogrammierbare Einrichtung eine Vorwahltuhr im Fahrzeug angeordnet ist, ist gemäß der Erfindung vorgesehen, daß der Sender zumindest als Eingabeeinheit (19) für die zeitprogrammierbare Einrichtung dient und über entsprechende Bedienelemente (14, 15, 16) zur Programmierung wenigstens eines Startzeitwertes (T_{SOLL}) verfügt.



DE 195 48 548 A 1

Die Erfindung betrifft eine mittels einer Fernwirkanlage aktivierbare Zusatzeinrichtung eines Fahrzeugs, wie ein Zusatzheizgerät, mit einem im Fahrzeug installierten Empfänger, der mit einem mobilen Sender in eine signalübertragende Verbindung bringbar ist gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

Aus der DE-C1 43 15 379 ist ein Heizsystem eines Fahrzeugs bekannt, bei dem ein motorunabhängiges Zusatzheizgerät zum einen mittels einer einen Sender und einen Empfänger umfassenden Fernwirkanlage, und zum anderen mittels einer im Fahrzeug angeordneten, als Vorwahltuhr ausgebildeten zeitprogrammierbaren Einrichtung aktivierbar ist. Das gleichzeitige Vorsehen einer Fernwirkanlage und einer Vorwahltuhr steigert zwar den Bedienungskomfort einer derartigen Fahrzeugzusatzeinrichtung, da der Bediener zum einen eine oder mehrere Startzeiten über die Vorwahltuhr programmieren kann und zum anderen über den Sender über eine größere Distanz zum Fahrzeug unmittelbar Start- bzw. Stoppbefehle übertragen kann. Gleichzeitig erhöht das parallele Vorhandensein der Vorwahltuhr und der Fernwirkanlage jedoch die Kosten und vermindert somit die Akzeptanz einer derartigen Zusatzeinrichtung.

Der vorliegenden Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine mittels einer Fernwirkanlage aktivierbare Zusatzeinrichtung eines Fahrzeugs zu schaffen, bei der ohne eine Einbuße an Bedienungskomfort eine separate Vorwahltuhr im Fahrzeug eingespart werden kann.

Diese Aufgabe wird gemäß der vorliegenden Erfindung durch die im Patentanspruch 1 angegebenen Merkmale gelöst. Vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung sind den Unteransprüchen zu entnehmen.

Erfindungsgemäß ist vorgesehen, daß der Sender zumindestens als Eingabeeinheit für die zeitprogrammierbare Einrichtung dient und über entsprechende Bedienelemente zur Programmierung wenigstens eines Startzeitwertes $TSOLL$ verfügt. Hierdurch wird der Eingabeteil einer bislang im Cockpit des Fahrzeuges unterzubringenden Vorwahltuhr mit mehreren Tasten und einem Display nunmehr auf den Sender übernommen, so daß der Einbau der Vorwahltuhr im Fahrzeug entfällt und deren Platz im Cockpit für andere Bedienelemente und/oder Anzeigeeinrichtungen zur Verfügung steht.

Gemäß einer besonders vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung ist vorgesehen, daß der Sender nur als Eingabeeinheit mit wenigstens einem Speicher dient und daß im Fahrzeug ein zusätzlicher Speicher vorgesehen ist, in den ein am Sender eingegebener und in dessen Speicher gespeicherter Startzeitwert $TSOLL$ mittels des Senders und des Empfängers fernübertragen wird, welcher Startzeitwert $TSOLL$ von einer im Fahrzeug vorgesehenen Steuereinheit mit einem aktuellen Zeitwert $TIST$ verglichen wird und bei festgestellter Übereinstimmung $TSOLL = TIST$ zur einer Aktivierung der Zusatzeinrichtung führt. Bei dieser Ausführungsform wird die Vorwahlzeit am Sender programmiert und unmittelbar danach durch einen Fernübertragungsvorgang auf den Empfänger im Fahrzeug übertragen. Die Auswertung der voreingestellten Startzeit durch Abgleich mit einer Uhr sowie das Auslösen des Startbefehls für die Zusatzeinrichtung erfolgt im Fahrzeug selbst.

Hierbei ist es besonders vorteilhaft, wenn als Steuereinheit ein fahrzeugeigener Bordcomputer verwendet wird. Dieser speichert vorteilhaft in einem integrierten Speicher den einen oder die mehreren vom Sender an

den Empfänger übermittelten Startzeitwerte.

Bei dieser Ausführungsform ist es ferner vorteilhaft, wenn der aktuelle Zeitwert von einer fahrzeugeigenen Uhr oder einem mit einer Uhrfunktion ausgestatteten Kombiinstrument bereitgestellt wird. Eine derartige Uhr ist bei Fahrzeugen der gehobenen Leistungsklasse Standardausstattung und eine solche Uhr oder ein solches Kombiinstrument steht auch in aller Regel in Verbindung mit einem Bordcomputer, so daß fahrzeugseitig kein Zusatzaufwand erforderlich ist.

Alternativ zu dieser ersten Ausführungsform wird bei einer zweiten Ausführungsform der aktuelle Zeitwert von einer in den Sender integrierten Uhr bereitgestellt, und der Vergleich einer über die Eingabeeinheit in einen am Sender vorgesehenen Speicher eingegebenen Startzeit mit dem aktuellen Zeitwert erfolgt durch eine im Sender angeordnete Auswertelogik. Der Sender gibt in diesem Fall bei festgestellter Übereinstimmung von voreingestellter Startzeit und aktuellem Zeitwert ein Startsignal an den Empfänger ab. Vorteilhaft bei dieser zweiten Variante ist, daß sie sich auch für einen nachträglichen Einbau in Fahrzeuge eignet.

Um Batteriekapazität im Sender zu sparen, kann der Vergleich von voreingestellter Startzeit und aktuellem Zeitwert in Intervallen mit größeren dazwischenliegenden Pausenzeiten erfolgen. So kann beispielsweise bei einem Verzicht auf eine minutengenaue Startzeit in 5- oder gar 10minütigen Intervallen ein kurzzeitiges Einschalten der Auswertelogik erfolgen, auf daß sich eine annähernd 5- oder 10minütige Pausenzeit anschließt. Die Batteriekapazität des Senders kann ferner dadurch geschont werden, daß nach Auslösen des Startsignals durch den Sender ein selbsttätiges Abschalten der Auswertelogik erfolgt.

Unabhängig davon, ob die Uhrenfunktion und die Auswertelogik im Sender oder im Fahrzeug angeordnet sind, ist es vorteilhaft, wenn als Signalleitung zwischen Empfänger, Steuereinheit, Zusatzeinrichtung und gegebenenfalls der Uhr oder dem Kombiinstrument ein fahrzeugeigener Datenbus verwendet wird, wie dies prinzipiell bereits aus der DE-C2 36 09 098 oder der DE-C2 42 15 221 bekannt ist.

Zur Erhöhung des Bedienungskomforts ist es vorteilhaft, wenn der im Sender vorgesehene Speicher zur Speicherung mehrerer möglicher Startzeitwerte ausgelegt ist, die durch Blättern mittels einer Programmtaste abrufbar sind. Durch eine derartige Ausgestaltung kann der Bediener entsprechend seinem individuellen Wochenprogramm mehrere Startzeiten für die Zusatzeinrichtung festlegen, die nicht jedesmal verändert werden müssen.

Schließlich ist es vorteilhaft, wenn im Fahrzeug ein einfacher Bedienschalter zur Aktivierung bzw. Deaktivierung der Zusatzeinrichtung angeordnet ist. Ein solcher Bedienschalter ermöglicht einen Betrieb der Zusatzeinrichtung auch dann, wenn der Bediener den Sender vergessen oder verlegt hat.

Nachfolgend sind Ausführungsbeispiele der Erfindung anhand der Zeichnung beschrieben. Es zeigt:

Fig. 1 eine schematische Darstellung einer Zusatzeinrichtung mit einer Fernwirkanlage,

Fig. 2 einen Sender mit abgedecktem Bedienteil,

Fig. 3 einen Sender mit freigelegtem Bedienteil,

Fig. 4 einen Notbedienschalter und

Fig. 5 eine Zusatzeinrichtung, die über eine Fernwirkanlage und einen Bordcomputer betätigbar ist.

In Fig. 1 ist ein mobiler Sender 10 dargestellt, der über eine Antenne 11 mit einer Antenne 21 in einem

nicht dargestellten Fahrzeug in Verbindung steht. Vorteilhafterweise erfolgt die Verbindung zwischen den Antennen 11 und 21 mittels einer Hochfrequenz-Funkübertragung. Der Sender 10 umfaßt für die Bedienung insgesamt 5 Tasten und ein Display 17, welche zusammenfassend als Eingabeeinheit 19 bezeichnet werden. Die Eingabeeinheit 19 umfaßt eine Einschalttaste 12, eine Ausschalttaste 13, eine Programmtaste 14, eine Vorlauftaste 15 und eine Rücklaftaste 16. Wie in den Fig. 2 und 3 dargestellt, ist die Eingabeeinheit 19 mittels eines Schiebedeckels 18 zumindestens teilweise abdeckbar. Vorzugsweise bleiben die Einschalttaste 12 und die Ausschalttaste 13 auch bei geschlossenem Schiebedeckel 18 im Zugriff eines Bedieners.

Der Empfänger 20 steht wahlweise über eine separate Signalleitung 22B oder über einen fahrzeugeigenen Datenbus 22, 22A mit einem Steuergerät 23 in Verbindung, welches seinerseits zur Ansteuerung einer im vorliegenden Falle als Zusatzheizgerät 31 ausgebildeten Fahrzeug-Zusatzeinrichtung dient. Über den Datenbus 22 stehen ferner ein mit einer Uhr ausgestattetes Kombiinstrument 24 und ein Steuergerät 25 einer Klimaautomatik mit dem Steuergerät 23 in Verbindung.

Bei der in Fig. 1 dargestellten Ausführungsform weist der Sender 10 einen integrierten Speicherbaustein 27 auf, in den eine oder mehrere mittels der Programmtaste 14 und der Vorlaftaste 15 bzw. der Rücklaftaste 16 eingbbare Startzeitwerte T_{SOLL} speicherbar sind. Die Eingabe erfolgt durch Drücken der Programmtaste 14, wobei im Display 17 eine erste Startzeit T_{SOLL1} angezeigt wird. Der angezeigte erste Startzeitwert T_{SOLL1} kann nun bei Betätigung der Vorlaftaste 15 oder der Rücklaftaste 16 innerhalb einer bestimmten Zeit von beispielsweise 5 Sekunden durch Vorlauf oder Rücklauf verändert werden. Vorlaftaste 15 und Rücklaftaste 16 verändern die Zeit zunächst langsam und bei längerem Drücken zunehmend schneller. Erfolgt für eine bestimmte Zeit von beispielsweise 5 Sekunden keine Betätigung der Vorlaftasten 15 bzw. Rücklaftasten 16 mehr, so wird die im Display angezeigte Zeit als neuer Startzeitwert T_{SOLL1} in den Speicher 27 übertragen. Durch Drücken der Programmtaste 14 können auf diese Weise verschiedene Startzeitwerte T_{SOLL2} , T_{SOLL3} usw. eingegeben werden. Dabei wird immer die zuletzt im Display angezeigte Zeit als aktivierter Startzeitwert in den Speicher 27 gelegt. Der Sender 10 im Ausführungsbeispiel gemäß Fig. 1 ist ferner mit einer Uhr 29 sowie einer Auswertelogik 30 ausgestattet, welche kontinuierlich oder in vorbestimmten Intervallen einen Vergleich des aktivierten Startzeitwertes T_{SOLL} mit dem von der Uhr 29 abgegebenen aktuellen Zeitwert T_{IST} durchführt und bei festgestellter Übereinstimmung beider Zeitwerte $T_{SOLL} = T_{IST}$ einen Startbefehl an den Empfänger 20 sendet.

Alternativ dazu kann der Sender 10 auch nur zum Einstellen eines Startzeitwertes über die Eingabeeinheit 19 dienen, welcher Startzeitwert T_{SOLL} beispielsweise durch Betätigen der Einschalttaste 12 nach Beendigung des Einstellvorgangs unmittelbar an den Empfänger 20 in einen dort vorgesehenen Speicher 28 übertragen wird. Die Auswertelogik kann in diesem Fall in den Empfänger 20 oder in das Steuergerät 23 des Zusatzheizgeräts 31 integriert sein.

Die für den SOLL-IST-Wert-Vergleich erforderliche aktuelle Zeit wird dabei vorteilhaft von einem im Fahrzeug vorhandenen Kombiinstrument 24 über einen Datenbus 22 der Auswertelogik im Empfänger 20 oder dem Steuergerät 23 zugeführt.

Bei der in Fig. 5 dargestellten Ausführungsform verfügt der Sender 10 über keine Uhr und keine Auswertelogik. Die am Sender 10 durch Blättern mittels der Programmtaste 14 und gegebenenfalls Veränderung mittels der Vorlaftaste 15 oder der Rücklaftaste 16 eingestellte Startzeit T_{SOLL} wird unmittelbar auf den Empfänger 20 übertragen. Der Empfänger 20 überträgt die vorzugsweise vierstellige Vorwahlzeit über einen fahrzeugeigenen Datenbus 22 in einen Speicher 28, der in einem fahrzeugeigenen Bordcomputer 26 vorgesehen ist. Der Bordcomputer 26 steht über dem Datenbus 22 außerdem mit einem Klimasteuergerät 25 sowie einem eine Uhrenfunktion beinhaltenden Kombiinstrument 24 in Verbindung. Der Bordcomputer 26 weist ferner eine Auswertelogik auf, die den im Speicher 28 gespeicherten Startzeitwert T_{SOLL} kontinuierlich oder in Intervallen mit dem vom Kombiinstrument 24 gelieferten aktuellen Zeitwert T_{IST} vergleicht und bei Feststellen der Übereinstimmung $T_{SOLL} = T_{IST}$ gegebenenfalls unter Abprüfen eines vom Klimasteuergerät 25 gelieferten SOLL und IST Temperaturwertes einen Befehl zum Starten des Zusatzheizgerätes an dessen Steuergerät 23 abgibt.

Wenn die vom Klimasteuergerät 25 gelieferte Innenraum Isttemperatur die vorgegebene Solltemperatur übersteigt, erfolgt kein Startbefehl an das Steuergerät 23 des Zusatzheizgeräts 31; alternativ dazu wird vielmehr eine Standentlüftung über einen vom Bordcomputer 26 angesteuerten Lüfter betrieben. Diese Standentlüftung kann durch ein ebenfalls vom Bordcomputer 26 ausgelöstes Ausstellen eines Schiebedachdeckels unterstützt werden.

Um auch dann einen Start der Zusatzeinrichtung zu ermöglichen, wenn der Bedienende den Sender 10 vergessen oder verlegt hat, ist vorzugsweise im Fahrzeug ein im Vergleich zur herkömmlichen Vorwahluhr sehr kleiner Bedienschalter 32 vorgesehen, der lediglich über eine Einschalttaste 33 und eine Ausschalttaste 34 oder alternativ dazu über eine einzige Ein/Ausschalttaste mit Wechselfunktion verfügt.

Als zusätzliches Komfortmerkmal kann vorgesehen sein, daß am Sender nicht nur ein Startzeitwert T_{SOLL} sondern auch eine Laufzeit des Zusatzheizgerätes vorgebar ist. Der vom Sender an den Empfänger übermittelte Datenblock enthält dann neben dem Codesignal zur Identifizierung und der vierstelligen Vorwahlzeit eine weitere zweistellige Zeitangabe in Minuten, die vom Steuergerät 23 ausgewertet wird.

Bei einer zusätzlichen Variante wird die aktuelle Zeit T_{IST} von einer im Empfänger 20 integrierten Uhr 35 bereitgestellt und der Vergleich der durch den Sender 10 an den Empfänger 20 übermittelten Startzeit T_{SOLL} erfolgt durch eine im Empfänger 20 vorgesehene Auswertelogik. Durch diese Ausführung wäre ein eigenständiges System in Fahrzeugen ohne Datenbus darstellbar.

Gemäß einer besonders vorteilhaften Ausführungsform wird die aktuelle Zeit T_{IST} von einer im Empfänger 20 integrierten Funkuhr 35 bereitgestellt. Dadurch steht immer die exakte Zeit der Braunschweiger Atomuhr zur Verfügung, so daß auch eine automatische Umschaltung von Sommer- auf Winterzeit erfolgt.

Bei Fahrzeugen mit Datenbus 22, 22A ergibt sich durch Einsatz einer Funkuhr im Empfänger 20 der Vorteil, daß über die Vernetzung über den Datenbus die Zeitanzeige im Fahrzeug kontrolliert werden und Stellknöpfe an der Borduhr eingespart werden können.

Bezugszeichenliste

10	Sender
11	Antenne
12	Einschalttaste
13	Ausschalttaste
14	Programmtaste
15	Vorlauftaste
16	Rücklauftaste
17	Display
18	Schiebedeckel
19	Eingabeeinheit
20	Empfänger
21	Antenne
22, 22A	Datenbus
22B	Signalleitung
23	Heizungssteuergerät
24	Kombiinstrument
25	Klimaautomatik
26	Bordcomputer
27	Speicher (im Sender 10)
28	Speicher (im Fahrzeug)
29	Uhr (im Sender 19)
30	Auswertelogik (im Sender 10)
31	Zusatzheizgerät
32	Bedienschalter
33	Einschalttaste
34	Ausschalttaste
35	Uhr (im Empfänger 20)

Patentansprüche

1. Mittels einer Fernwirkanlage aktivierbare Zusatzeinrichtung eines Fahrzeugs, wie ein Zusatzheizgerät (31), mit einem im Fahrzeug installierten Empfänger (20), der mit einem mobilen Sender (10) in eine signalübertragende Verbindung bringbar ist und der mittels einer Signalleitung (22) mit einem Steuergerät (23) der Zusatzeinrichtung in Verbindung steht, sowie mit einer zeitprogrammierbaren Einrichtung, die zur Aktivierung der Zusatzeinrichtung ebenfalls mit deren Steuergerät (23) in Verbindung steht, dadurch gekennzeichnet, daß der Sender (10) zumindestens als Eingabeeinheit (19) für die zeitprogrammierbare Einrichtung (27, 28) dient und über entsprechende Bedienelemente (14, 15, 16) zur Programmierung wenigstens eines Startzeitwertes (T_{SOLL}) verfügt.
2. Zusatzeinrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Sender (10) nur als Eingabeeinheit (19) mit wenigstens einem Speicher (27) dient und daß im Fahrzeug ein zusätzlicher Speicher (28) vorgesehen ist, in den ein am Sender (10) eingegebener und in dessen Speicher (27) gespeicherter Startzeitwert (T_{SOLL}) mittels des Senders (10) und des Empfängers (20) fernübertragen wird, welcher Startzeitwert (T_{SOLL}) von einer im Fahrzeug vorgesehenen Steuereinheit (23, 26) mit einem aktuellen Zeitwert (T_{IST}) verglichen wird und bei festgestellter Übereinstimmung ($T_{SOLL} = T_{IST}$) zu einer Aktivierung der Zusatzeinrichtung führt.
3. Zusatzeinrichtung nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß als Steuereinheit ein fahrzeugeigener Bordcomputer (26) verwendet wird.
4. Zusatzeinrichtung nach Anspruch 2 und 3, dadurch gekennzeichnet, daß der im Fahrzeug vorgesehene Speicher (28) im Bordcomputer (26) integriert ist.

griert ist.

5. Zusatzeinrichtung nach einem der Ansprüche 2 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß der aktuelle Zeitwert (T_{IST}) von einer fahrzeugeigenen Uhr oder einem mit einer Uhrfunktion ausgestatteten, Kombi-Instrument (24) bereitgestellt wird.

6. Zusatzeinrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der aktuelle Zeitwert (T_{IST}) von einer in den Sender (10) integrierten Uhr (29) bereitgestellt wird, daß der Vergleich einer über die Eingabeeinheit (19) in einen am Sender (10) vorgesehenen Speicher (27) eingegebenen Startzeit (T_{SOLL}) mit dem aktuellen Zeitwert (T_{IST}) durch eine im Sender (10) angeordnete Auswertelogik (30) erfolgt und daß der Sender (10) bei festgestellter Übereinstimmung ($T_{SOLL} = T_{IST}$) ein Startsignal an den Empfänger (20) abgibt.

7. Zusatzeinrichtung nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß der Vergleich von T_{SOLL} und T_{IST} in Intervallen mit größeren dazwischenliegenden Pausenzeiten erfolgt.

8. Zusatzeinrichtung nach wenigstens einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß als Signalleitung zwischen Empfänger (20), Steuereinheit (23, 26), Zusatzeinrichtung (31) und gegebenenfalls der Uhr oder dem Kombi-Instrument (24) ein fahrzeugeigener Datenbus (22) verwendet wird.

9. Zusatzeinrichtung nach wenigstens einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der im Sender (10) vorgesehene Speicher (27) zur Speicherung mehrerer möglichen Startzeitwerte (T_{SOLL1} , T_{SOLL2} , T_{SOLL}) ausgelegt ist, die durch Blättern mittels einer Programmtaste (14) abrufbar sind.

10. Zusatzeinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß im Fahrzeug ein Bedienschalter (32) zur Aktivierung/Deaktivierung der Zusatzeinrichtung (31) angeordnet ist.

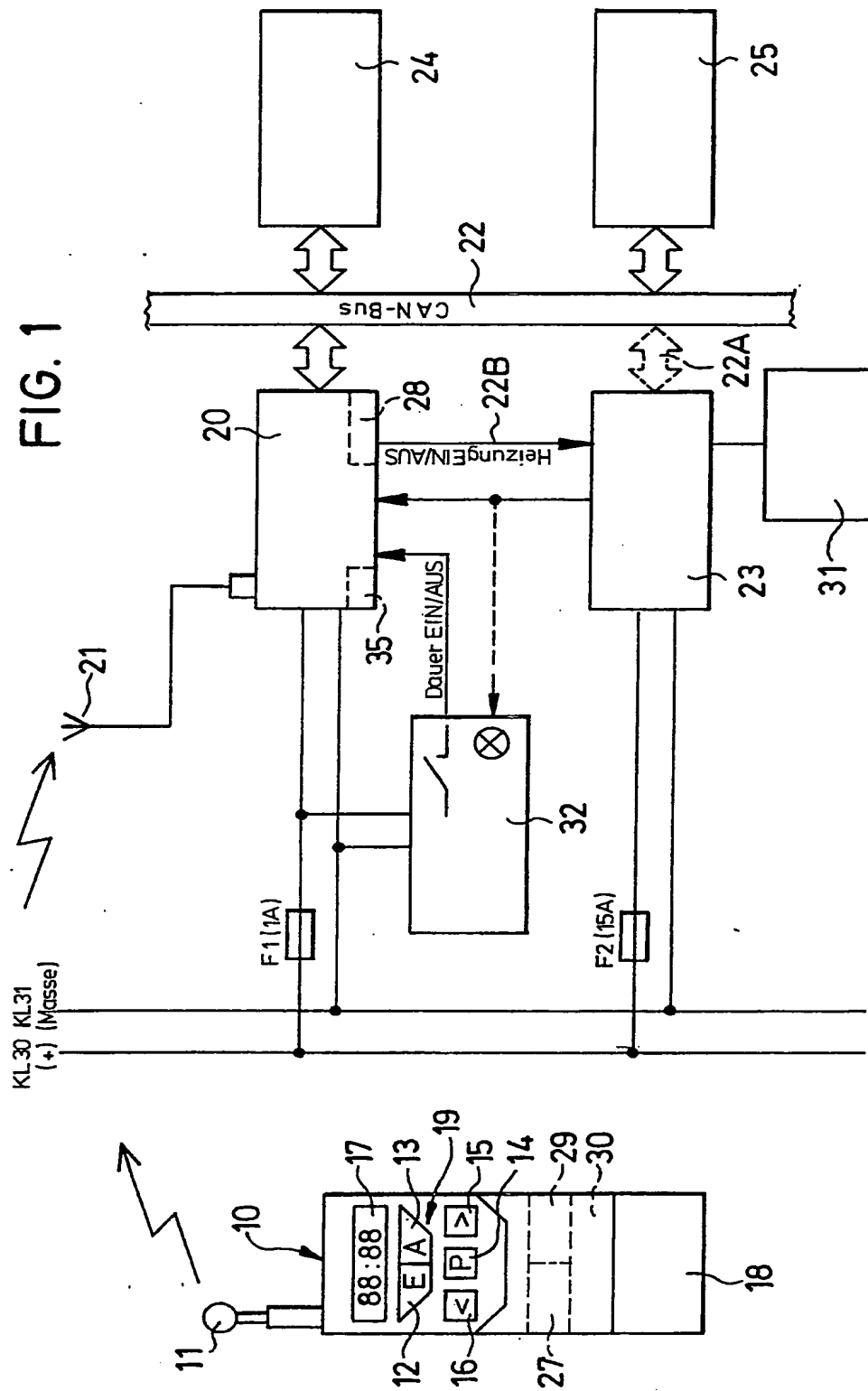
11. Zusatzeinrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß zur Bereitstellung eines aktuellen Zeitwerts (T_{IST}) eine Uhr (35) im Empfänger (20) integriert ist.

12. Zusatzeinrichtung nach Anspruch 8 und 11, dadurch gekennzeichnet, daß der Empfänger (20), nach Empfang der Startzeit (T_{SOLL}) mittels einer integrierten Auswertelogik selbst den Vergleich vornimmt und bei Übereinstimmung die Zusatzeinrichtung aktiviert.

13. Zusatzeinrichtung nach einem der Ansprüche 2 bis 12, dadurch gekennzeichnet, daß die Istzeit (T_{IST}) von einer Funkuhr (24; 29; 35) bereitgestellt wird.

Hierzu 3 Seite(n) Zeichnungen

- Leerseite -



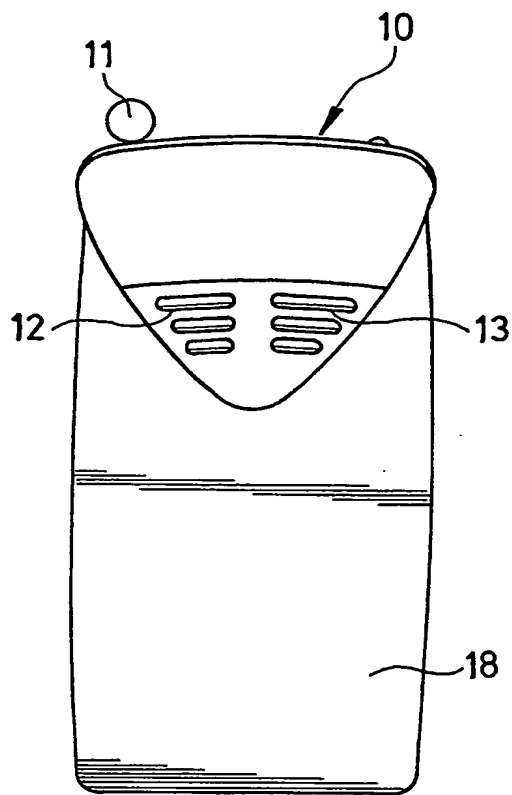


FIG. 2

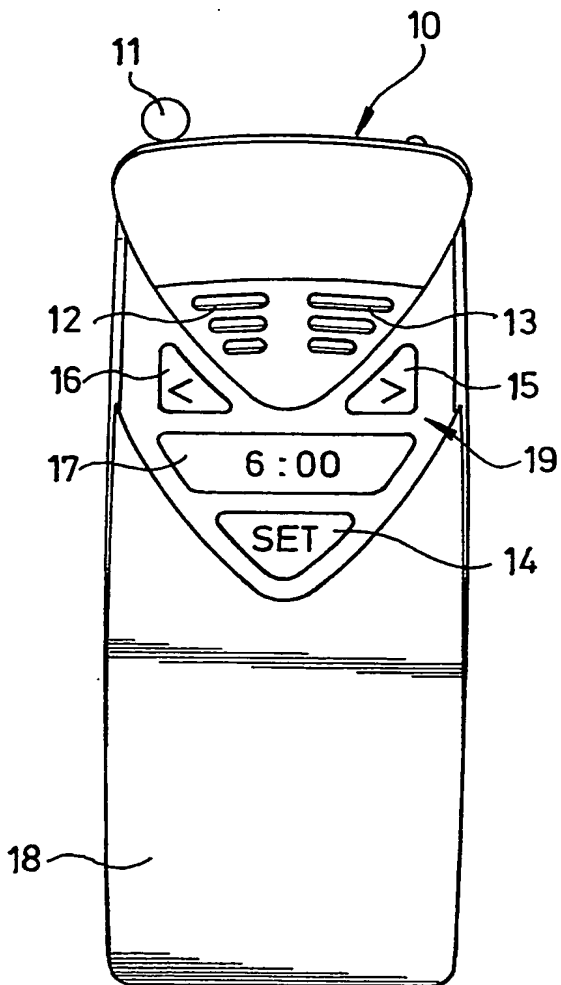


FIG. 3

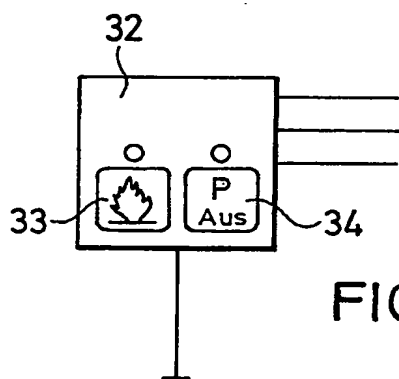


FIG. 4

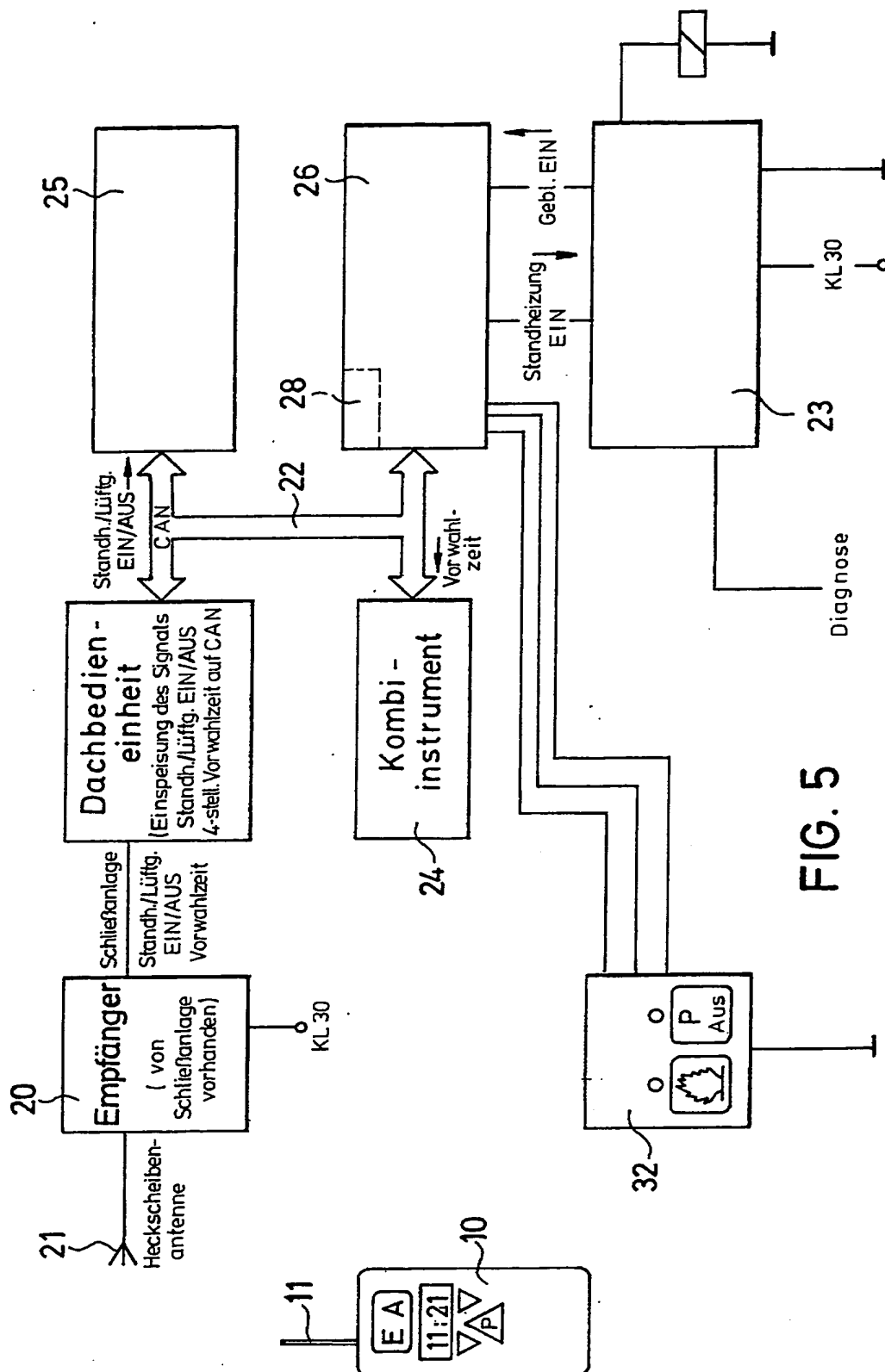


FIG. 5